

En Angleterre, shortsea cherche les petits ports

DUNKERQUE - Selon David Cheslin, président de 'Coastlink Network Ltd' l'idée de collaboration au point de vue du shortsea a déjà gagné beaucoup de partisans. Pendant la conférence de Coastlink à Dunkerque, beaucoup d'attention allait aux initiatives pour développer ces trafics aussi dans les petits ports britanniques. Dans les grands ports le ferroviaire ne peut généralement pas évacuer les marchandises à temps.

PAR THEO FRISON

Coastlink a commencé en mai avec une première réunion sur la collaboration dans le shortsea shipping. Les expéditeurs se mettent bientôt à table à Londres avec le ministère du Transport et avec les sociétés ferroviaires. Selon David Cheslin les expéditeurs sont prêts à utiliser le shortsea, et ils tiennent compte des avantages au point de vue environnemental. Pour une première conférence à Rotterdam il y avait à peine des expéditeurs. Mais une seconde réunion à Londres était 'presque réussie'. Troisième fois, bonne fois. La participation pour la conférence de Dunkerque était internationale. Cheslin constate que pour une solution multimodale une bonne liaison ferroviaire est indispensable. Dans les grands ports côtiers le transfert par le rail est toujours en retard à cause du grand nombre de marchandises. C'est pourquoi toujours plus d'expéditeurs choisissent toujours plus un petit port comme Immingham ou Tine pour leur envoi vers l'Angleterre. Les marchandises peuvent y continuer leur voyage par rail sans attentes.

Collaboration

Pour obtenir des résultats, il faut plus de collaboration entre les différents opérateurs. Aussi bien un train à conteneurs qu'un porte-conteneurs ont besoin de



● Le fabricant de briques Wienerberger combine la route et le shortsea.

PHOTO T. FRISON

suffisamment d'EVP pour travailler rentablement. Les opérateurs deepsea sont bien préparés de se partager un navire, mais ce n'est pas encore le cas pour le shortsea. Et le rail aussi n'y pense pas encore.

Ensuite suivent quelques exemples pratiques. Le premier orateur annoncé était Bart Opsomer de la SA Wienerberger. Il devait parler de l'exportation de briques vers la Grande Bretagne, venant de Belgique et des Pays Bas. Mais au dernier moment l'orateur apprenait qu'il était lui-même mis en chômage. Il e lui restait qu'à passer son texte à Miel Vermorgen du Port de Zeebrugge.

Briques

Le texte expliquait le problème spécifique de produits comme les briques. Le groupe Wienerberger à des problèmes sur différents marchés avec le rap-

port entre le prix de la marchandise et les frais de transport. Le groupe exporte déjà vers la Grande Bretagne, en utilisant des flots de 6 m., et vers la Scandinavie et les pays baltes, en utilisant des conteneurs. Le groupe soutient aussi le transport vers l'arrière-pays par la navigation fluviale. De nouveaux marchés deviennent accessibles, si par exemple un chargement de briques vers les flots pour le voyage du retour. En Belgique il s'agit de l'entreprise De Simpel, qui a un chiffre d'affaires de 300 millions par an. Wienerberger n'a pas d'unité de production en Grande Bretagne. Les briques sont chargés sur flots de 6m. avec un poids maximal de 28 tonnes dans la briqueterie, et transportés par la route vers le port de Zeebrugge. A Hull elles

sont livrées dans les propres dépôts dans la zone portuaire. Il existe une très haute rotation dans ce service. Les flots vides sont mis en tas pour rentrer vers Zeebrugge. Actuellement on cherche le plus possible de marchandises de retour. Les marchandises, produites pour la Grande Bretagne répondent aux exigences de là-bas "Nous devons penser comme les gens de là-bas". L'exportation pour la Russie et les pays baltes se passe par Flessingue, chargés sur des roll trailers de 12 m. "Nous travaillons intermodal entre la route et le shortsea. Il s'agit maintenant de passer d'un 'modal shift' à un 'mental shift'".

Visbeen

Puis s'était le tour à Adrie Visbeen, spécialisé dans le transport de produits frais. Son entreprise passer de plus en plus pour des conteneurs. Son entreprise fa-

miliale est actif dans le transport de fruits et légumes depuis 1925. Visbeen a introduit il y a quatre ans des reefercontainers de 45 pieds à largeur de palettes, et créait après, avec deux partenaires, la firme Coolboxx. Il c'est avéré que cet équipement peut être utilisé à des prix concurrentiels sur des destinations qui étaient précédemment à cent pour cent pour la route. Aujourd'hui Coolboxx et DailyFresh, une autre firme où Visbeen est copropriétaire, travaillent en étroite collaboration avec les clients pour chercher des solutions plus environnementales pour conteneurs 45 pieds plutôt que les semi-remorques de 13,6 m. même pour des trafics très sensibles à la durée.

Activités

Visbeen assure plus de 500 livraisons de marchandises fraîches par jour, allant d'une palette à un chargement complet. Sur le marché en gros Visbeen est responsable de livraisons nocturnes. Le seul problème y sont les horaires officiels pour les chauffeurs. La firme assure un service AB vers la Grande Bretagne ou deux couches de conteneurs sont transportés par roro. En service semblable AC garantit les liaisons avec l'Irlande. On travaille aussi avec le Maroc, la Suède, l'Italie et l'Espagne. En Grande Bretagne le poids maximum sur les routes est de 2 tonnes de moins que chez nous. Un problème là-bas est que beaucoup de ports ne travaillent pas 24 heures par jour pendant 7 jours. Il a aussi des problèmes avec le rail, où pour le moindre problème on met les conteneurs simplement de côté. Adrie Visbeen s'attend à voir utiliser vers 2020 beaucoup plus de conte-

David Cheslin a confiance dans la collaboration

neurs à 45 pieds. La route et l'intermodal seront alors à un rapport de 50/50, là où c'est maintenant de 80/20 pour la route. "Le shortsea a la plus grande croissance. Nous sommes prêts pour l'avenir".

Collaboration

Paul Dean de Iggesund Paperboard Europe, explique alors comment son entreprise en Grande Bretagne attaque les problèmes. Une unité de production importante du groupe, située au côté Ouest de la Grande Bretagne ne possède pas de bonnes liaisons par route et se trouve à 2 km du chemin de fer. Il n'y a dans les environs pas de port avec ligne de conteneurs. D'autres entreprises de la région étaient contactées pour voir si ensemble on pouvait offrir assez de fret conteneurisé pour rendre un

service régulier vers un port proche viable. Une possibilité était trouvée dans le port de Workington, un petit port qui manipule annuellement 170.000 tonnes de fret sortant et 194.000 tonnes de fret entrant. Il existe déjà en Grande Bretagne des règlements au points de vue environnemental strictes pour le transport de marchandises, et ses mesures peuvent encore devenir plus strictes. Cela peut être en faveur du conteneur. Workington est très sensible aux marées. On y dispose d'un quai roro, mais pas d'une grue à conteneurs. Paul Dean cherche surtout un soutien des services publics de la région qui a perdu beaucoup d'activités par la fermeture des charbonnages. Sur les liaisons ferroviaires de Tresco, il remarque que la société est sur subsidiée. Et des trains de 700m sont impossibles ici. "Il y a tellement de limitations dans les possibilités du rail, tandis nous possédons d'un autre côté de tellement de ports côtiers pour organiser des relations par la mer".

**DÉ SPECIALIST
IN SANITAIR
EN KEUKENS IN
DE SCHEEPVAART**

Gevestigd in:
Bergschenhoek - Den Haag
Naaldwijk - Numansdorp
Rotterdam - Vlaardingen

WWW.WOONING.ORG

WOONING
KEUKENS-BADKAMERS-TEGELS